

Laura Matteucci

MILANO L'«anomalia» Milano rientra, gli autotrasportatori spuntano l'accordo con la giunta Albertini, i mezzi hanno ripreso (quasi tutti) a circolare, ma il trasporto pubblico resta in tutta Italia ad alto rischio.

Sul tappeto la questione del biennio economico deciso il 20 dicembre scorso, che non ha soddisfatto la gran parte dei lavoratori e che la Cgil vorrebbe sottoporre a referendum nazionale, mentre il contratto nazionale quadriennale è già scaduto (il 31 dicembre). E ancora non si parla di aprire la trattativa.

Insomma, una situazione esplosiva: l'accordo di Milano (con cui sostanzialmente i lavoratori riescono ad ottenere i 106 euro di aumento che chiedevano senza contropartite in termini di carichi di lavoro), è riuscito a disinnescarla, è vero, ma potrebbe anche trattarsi semplicemente di una tregua. I problemi di circolazione che si sono verificati ieri in altre città d'Italia, come Pavia, Bologna e Roma, sono lì a confermarlo.

Dopo due giorni di scioperi senza preavviso, proseguiti nonostante la precettazione del prefetto Bruno Ferrante (che infatti l'altro giorno si è ritirato dal ruolo di mediatore svolto nelle ultime settimane nella trattativa), la situazione era diventata incandescente anche dal punto di vista giudiziario: sono circa 4 mila i lavoratori segnalati alla magistratura (su un totale di 8 mila dipendenti Atm) tramite un floppy disk. Rischiavano da 258 a 516 euro di sanzione amministrativa, e perfino la reclusione da un mese fino ad un anno per interruzione di pubblico servizio.

Ci sono volute quindici ore filate di trattativa a Palazzo Marino, la sede del Comune di Milano, per arrivare alla firma: dalla sera di martedì per tutta la notte fino alle 9 di ieri mattina, quando, finalmente, è arrivata la fumata bianca. L'accordo, comunque, verrà firmato definitivamente il 31 gennaio, e nel frattempo sarà sottoposto alle verifiche dei lavoratori.

Vediamo i contenuti dell'accordo: una tantum da 300 euro e premio di risultato in busta paga ogni mese dal 2005, il che consente in sostanza di arrivare ai 106 euro richiesti (il biennio economico ne prevede solo 81). In particolare, con la retribuzione del mese di

Dopo i momenti difficili si cerca adesso di recuperare il rapporto di fiducia con i cittadini

“ Dopo una notte di trattative ieri mattina è arrivata la firma tra confederazioni, Atm e giunta sugli adeguamenti retributivi Il trasporto torna regolare ”



I tranvieri sconfiggono Albertini

Aumenti salariali senza contropartite. 4 mila lavoratori «segnalati» per lo sciopero senza regole



Il picchetto dei lavoratori Atc in Via Battindarno a Bologna

Sciopero ieri mattina e immediata precettazione. La Cgil: no alle fermate selvagge, facciamo subito votare l'accordo ai lavoratori

Anche Bologna ora vuole l'integrativo

COSA PREVEDE L'ACCORDO

I punti principali dell'accordo a Milano sul contratto integrativo del trasporto locale

GENNAIO
Anticipazione nella busta paga di 250 euro del premio di risultato 2003. Conguaglio a giugno

FEBBRAIO
300 euro di una tantum in busta paga.
La cifra sarà corrisposta in via permanente in 12 mensilità a decorrere dal 1° gennaio 2005

CONTRATTI DI FORMAZIONE
Per il personale con contratto di formazione in forza i 300 euro si applicano nella misura del 50%.

Dopo i primi dodici mesi contrattuali e comunque dal 1° febbraio 2004 corresponsione del 50% del superminimo aziendale di spettanza all'atto della trasformazione del contratto

Andrea Bonzi

BOLAGNA Bologna come Milano. Ad accomunare queste due grandi città del nord è stata ancora ieri la protesta degli autotrasportatori. Ma se nel capoluogo lombardo si è aperto uno spiraglio con la firma dell'integrativo, sotto le Due Torri i cittadini sono rimasti una mattina senza bus.

Per la seconda volta in tre settimane, gli autisti bolognesi hanno deciso di non far uscire i bus dell'Atc dai depositi. Una fermata «selvaggia» decisa spontaneamente dai lavoratori, che hanno incrociato le braccia all'alba.

Nessun autobus si è mosso. Almeno fino alle 6.40, quando è arrivata la precettazione del prefetto Vincenzo Grimaldi. Un provvedimento-lampo, anche troppo temporaneo, in quanto la lista con i nomi dei lavoratori di turno a quell'ora era completa «con tanto di modifiche, a penna, dei cambiamenti dell'ultimo minuto». Una prova, dicono sindacalisti e lavoratori, del fatto che l'elenco fosse stato fornito precedente-

mente al Prefetto dall'azienda. I disagi sono stati più limitati dell'altra volta, ma la circolazione è tornata normale solo verso le 10. E in tanti hanno condotto il bus a passo di lumaca, per protesta, esponendo il cartello «precettati ma non domati».

Insomma, nonostante non sia stata fatta resistenza alla precettazione, il clima sotto le Due Torri resta molto caldo. E non sono esclusi altri blocchi a sorpresa entro la fine della settimana. Nonostante le sigle federali frenino e la Cgil-Filt abbia più volte ribadito la sua contrarietà alle fermate «selvagge», sollecitando i lavoratori a esprimersi sull'intesa nazionale con il referendum.

Ma gli autisti restano fermi sulle loro posizioni e pretendono i 106 euro di recupero dell'inflazione 2002-2003 e l'una tantum di 970 euro. Cifre lorde e già promesse in passato, sottolineano gli autisti, che andranno interamente solo a chi ha 16 anni effettivi di guida. Cioè pochissimi all'Atc, dotata di un parco autisti molto giovane. E non c'è solo la questione nazionale. Oggi una delegazione di sindacalisti an-

drà dal Prefetto per parlare dell'integrativo aziendale. A Bologna le parti sembrano ancora molto lontane: sul piatto c'è una piattaforma unitaria presentata all'Atc da Cgil, Cisl, Uil, Rdb e dagli autonomi Faisa e Sult (con la sola esclusione dell'Ugl che ne ha presentata una propria), e domani ci sarà un secondo incontro con l'azienda.

Gianni Cremonini delle Rdb sottolinea però che la priorità resta il pacchetto nazionale: «Le novità di Milano ci lasciano un po' perplessi, perché gli obiettivi della lotta sono altri e accomunano tutti i lavoratori della categoria». A siglare così gli integrativi si rischia solo di dividere, magari creando differenze fra dipendenti di aziende grandi e piccole», chiude Cremonini.

All'orizzonte si profila poi un altro problema. Quest'anno il servizio di trasporto pubblico andrà a gara, ovvero potrebbe essere gestito da una società diversa da Atc. I sindacati si stanno battendo per ottenere garanzie occupazionali e salariali adeguate, in modo che un'azienda sostanzialmente sana non venga svenduta.

gennaio 2004 verrà corrisposta un'anticipazione del premio di risultato relativa all'esercizio 2003 di 250 euro. Verrà poi erogata con la retribuzione di febbraio 2004 la somma lorda di 300 euro, che sarà corrisposta in via permanente in 12 mensilità dal primo gennaio 2005. Concordata anche la riduzione del 10% del monte straordinari. «È un accordo equo, contropartite non ce ne sono - dice Nino Cortorillo, segretario milanese Filt-Cgil - Sono stati inseriti degli elementi che però consideriamo secondari: una nuova dinamica per quanto riguarda il modo di effettuazione dei cambi, che comunque non riduce le pause lavorative. Inoltre, quando i dipendenti verranno chiamati agli straordinari, per la sola chiamata percepiranno il 50% in meno rispetto ad oggi. Per la chiamata, s'intende, mentre non viene ridotto il compenso per le ore straordinarie lavorate».

Le prime reazioni nei depositi sono perlopiù di cauto ottimismo, ma l'atmosfera non si può ancora dire serena. I sindacati di base rifiutano l'accordo, e ricordano che lo sblocco della vertenza milanese mette in luce la necessità di risolvere la trattativa nazionale, annunciando già da oggi nuovi scioperi in altre città. «Che cosa dovrebbero fare i lavoratori di Bologna, Roma, Napoli?», domandano i Cobas. «Il problema - dicono - è tutt'altro che risolto. La strada dei contratti locali non è percorribile ovunque, insistere sanzionerebbe un'inaccettabile disparità di trattamento e non farebbe altro che aprire la strada ai progetti del centrodestra di smantellamento del contratto nazionale e di reintroduzione delle gabbie salariali». E non escludono altre forme di protesta anche a Milano.

È evidente che a Milano è stato possibile raggiungere l'accordo perché l'Atm è in attivo (in attivo grazie anche ai sacrifici dei lavoratori fatti negli anni passati), e che sarà molto difficile per i colleghi di altre città, dove le aziende dei trasporti registrano forti passivi, raggiungere gli stessi obiettivi. Anche per questo, sarebbe urgente aprire il tavolo del contratto nazionale quadriennale, l'unico in grado di far recuperare ai lavoratori le loro spettanze.

Come dice anche Raffaele Bonanni, segretario confederale Cisl: «Finita la fase di turbolenza, bisogna aprire subito la trattativa per il nuovo contratto nazionale dove riassorbire tutti i contenziosi del settore. Occorre un nuovo modello contrattuale che nel secondo livello sia più legato alla produttività aziendale e alla redditività, e nello stesso tempo siano fissati bene paletti e tempi precisi delle scadenze contrattuali in modo da evitare il ripetersi di questi episodi».

La vicenda di queste settimane, secondo la segreteria provinciale dei Ds, «ha messo in evidenza una questione sociale che riguarda tutta la nostra realtà e che non può essere più negata né sottovalutata dalle istituzioni e dalla politica. Il peso di una distanza sempre più larga tra il costo della vita che aumenta e salari inalterati sta mettendo in difficoltà tante famiglie. Tutto ciò non sembra essere stato compreso da Albertini, che considera 1.300 euro uno stipendio alto per vivere in una città in cui solo gli affitti raramente sono inferiori ai 700 euro».

Maroni inneggia all'intesa locale e dice: sono stati sconfitti gli agitatori di professione

L'intervista

Giorgio Roilo
segretario Camera del lavoro Milano

MILANO Roilo, com'è il clima Camera del Lavoro? Sollievo, soddisfazione, preoccupazione per le reazioni dei lavoratori?

«L'accordo è positivo. Gli obiettivi salariali li abbiamo ottenuti, e senza peggiorare le condizioni lavorative. È un accordo pulito, non ci sono contropartite, nemmeno interventi sul diritto di sciopero, come invece era stato richiesto inizialmente. Poi, i lavoratori discuteranno nelle assemblee e valuteranno».

Giorgio Roilo, segretario della Camera del Lavoro di Milano, la mattina della firma dell'accordo tira un comprensibile sospiro di sollievo. Ma lancia un monito alla Cgil tutta.

Quale monito?

«La Cgil deve riflettere su questa vicenda. Una riflessione attenta e approfondita. Non si possono banalizzare i problemi, magari etichettando questi lavoratori come estremisti, come una scheggia impazzita. Attenzione, la questione non è circoscritta agli autotrasportatori di Milano, può coinvolgere altre città e altre categorie».

Quali categorie?
«Sanità, scuola. Quelle pubbliche, innanzitutto, che hanno a che fare direttamente con il governo. Che già ha scarse risorse economiche, e in più è poco incline a fare accordi con i sindacati».

Restiamo agli autotrasportatori, che da soli hanno messo in crisi il sindacato confederale.

«Per questo è necessaria una riflessione approfondita. Abbiamo un governo che attacca continuamente i diritti dei lavoratori, c'è una questione salariale importante, un problema persino per gli autotrasportatori, fino a qualche tempo fa certo non la categoria più esposta. È ora che il sindacato metta in campo una nuova politica rivendicativa, che abbia la capacità di unire il mondo del lavoro, non di dividerlo».

Come dire che la Cgil è rimasta indietro?

«Non c'è stata sufficiente attenzione al mondo del lavoro che cambia, spesso nemmeno alla realtà economica. Prendiamo l'inflazione: andava bene discutere dell'inflazione programmata all'1,4%



Giorgio Roilo

quando quella reale era dell'1,5%, non va più bene se nel frattempo è schizzata al 2,7%. È evidente che se di fronte ad un governo che attacca frontalmente, noi non siamo in grado di rispondere alle esigenze fondamentali dei lavoratori, rischiamo il fuorigioco. Del resto, non è che le regole possano valere solo per gli altri».

Sono da ridiscutere anche le forme di lotta?

«Gli scioperi fuori dalle regole sono ingiustificabili, scaricano i problemi sugli utenti e alla lunga si corre il rischio di isolarsi...».

C'è un però?

«Senza questi sommovimenti non si sarebbe concluso nemmeno il contratto

di dicembre. Questa è la verità».

Come si ovvia?

«Bisogna mettere in campo per tempo le iniziative giuste, altrimenti si accumulano tensioni che alla lunga non possono non esplodere».

Ecco, appunto. C'è già aperta la questione del contratto nazionale quadriennale, scaduto il 31 dicembre. Come intendete muovervi?

«Aprire presto la vertenza sarebbe un elemento importante, che potrebbe ridare fiducia ai lavoratori. Comunque bisogna ancora fare il referendum sull'accordo del 20 dicembre...».

Il referendum rischia di riaprire il problema.

«Se si firma un contratto che non

soddisfa non solo i lavoratori di Milano, ma anche di Bergamo, di Bologna, di Genova, è tanto più evidente l'esigenza di indire il referendum. E se poi il giudizio dovesse essere negativo bisognerà affrontare le conseguenze».

Anche l'accordo di Milano rischia di riaprire il problema, rispetto agli altri autotrasportatori.

«L'accordo di Milano non mette in discussione il contratto nazionale, che vogliamo salvaguardare, si configura come un contratto di secondo livello. D'altra parte non si può pretendere di non realizzare dei risultati economici là dove è possibile. Soprattutto a fronte di un accordo nazionale insoddisfacenti».

la.ma